Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1744

20. 06. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDIS 90/DIE GRÜNEN

Hochseeschlepper unter bundesdeutscher Flagge und Küstenschutz

Küsten- und Hochseeschlepper sind nicht nur im Falle einer Havarie eines anderen Schiffes ein wichtiger Faktor des Schutzes unserer Küsten. In der Bundesrepublik Deutschland steht für derartige Zwecke u. a. das Mehrzweckschiff „Mellum" zur Verfügung. Die Einsatzfähigkeit dieses Schiffes unter schwierigen Wetterbedingungen ist umstritten. Der Schutz insbesondere der Nordseeküste im Fall von Havarien ist somit unbefriedigend.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Seit wann ist der Bundesregierung bekannt, daß die niederländische Behörde die Charterung von Schleppkapazität 1994 ausgeschrieben hat und der Zuschlag hierfür im April 1995 erteilt werden sollte?

2. Wie und wann hat die Bundesregierung diese Informationen dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages speziell für die Haushaltsberatungen zu Beginn des Jahres 1995 zugängig gemacht?

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die niederländische Regierung Anfang April 1995 ein niederländisches Firmenkonsortium damit beauftragt hat, einen Hochseeschlepper zum Schutz der niederländischen Küste in Den Helder zu stationieren?

4. Stimmt die Bundesregierung der zusammenfassenden Bewertung „Zur Zeit gibt es keinen ausreichenden Schutz für derartige Notfälle. Aus diesem Grund besteht ein dringender Handlungsbedarf für eine kurzfristig greifende Abhilfe" aus der ERNO-Studie für das Bundesministerium für Verkehr (BMV) (Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste im Jahr 2000, Kapitel 7.4 – erstellt von der Deutschen Aerospace/ERNO Raumfahrttechnik Bremen vom Januar 1995) zu?

5. Kann die Nichtveröffentlichung dieser Studie und dieser Konsequenzen auch gegenüber dem Verkehrsausschuß als Versuch gewertet werden, die Öffentlichkeit von der unbefriedigenden Situation im Küstenschutz bei Havarien abzulenken?

Wenn nein, warum erfolgte keine entsprechende Information gegenüber dem Deutschen Bundestag?

6. Ist dem BMV bekannt, daß vom „Netherlands Maritime Institute" in Rotterdam bereits seit 1981 eine Studie von H. J. van Wijhe („Availibility of tugboats in the north sea") existiert, in der aufgezeigt wurde, daß ein Großteil des Seegebietes Deutsche Bucht nicht von Hochseeschleppern innerhalb von sechs Stunden erreicht werden kann?

7. Ist es richtig, daß diese Studie dem BMV erst durch das ERNO-Gutachten vom Januar 1994 bekannt wurde, aber die Ergebnisse dieser Studie insbesondere über die Verfügbarkeit von Hochseeschleppern bisher nicht in die Überlegungen des BMV einbezogen wurden?

   Wenn ja, wie erfolgte diese Einbeziehung?

8. Welche technischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um bei Havarien von Schiffen an unseren Küsten einzugreifen und z. B. die Strandung eines havarierten Schiffes zu verhindern?

9. Welche Schleppkapazität ist bei welchen Wetterbedingungen und ab welcher Schiffsgröße nach Kenntnis der Bundesregierung notwendig, um etwa ein antriebs- oder steuerungsloses Schiff zu schleppen?

10. Bis zu welchen Wetterbedingungen ist das Mehrzweckschiff „Mellum" einsetzbar?

    Welche Schleppleistungen kann die „Mellum" bei Windstärken über 8 Bft effektiv erbringen?

11. Wie steht die Bundesregierung zu der Annahme, daß aufgrund seiner Bauweise das Mehrzweckschiff „Mellum" ab Windstärke 8 nur noch einen effektiven Pfahlzug von knapp 75 % des statistischen Pfahlzuges von 110 t erbringen kann?

12. Welche Erfahrungen hat die Besatzung der „Mellum" nach Meinung des BMV in bezug auf die Herstellung einer Schleppverbindung mit Havaristen bei Windstärken über 7 Bft?

13. Wie oft hat die Besatzung des Mehrzweckschiffes „Mellum" nach Kenntnis der Bundesregierung in der Vergangenheit Schiffe geschleppt, und wie groß waren diese Schiffe?

14. Sind dabei die jeweiligen Schleppverbindungen von der Besatzung des Mehrzweckschiffes „Mellum" hergestellt worden, und wie viele dieser Einsätze haben bei Windstärken über 6 Bft stattgefunden?

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Information, daß das Herstellen einer Schleppverbindung durch die Besatzung der „Mellum" bisher erst während einer Übung unter idealen Bedingungen im Jahr 1994 erprobt wurde und daß bei dieser Erprobung u. a. festgestellt wurde, daß die Besatzungsstärke für Schleppmanöver im „Ernstfall" nicht ausreicht?

16. In welchem Zeitraum ist das Mehrzweckschiff „Mellum" nach Auffassung der Bundesregierung einsatzbereit, um ein auf die Küste zutreibendes antriebs- oder steuerungsloses Großschiff zu erreichen, wie lange dauert es, mit der „Mellum" eine Schleppverbindung herzustellen?

17. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die Aussage richtig, daß der Notfalleinsatz des Mehrzweckschiffes „Mellum" erst nach einer Umrüstung möglich ist, diese Umrüstung etwa zwei Stunden dauert und die „Mellum" dafür einen Hafen anlaufen müßte?

18. Welche Häfen kommen für eine solche Umrüstung in Frage, und welchen Zeitraum benötigt die „Mellum", um aus dem Seegebiet Deutsche Bucht dorthin zu gelangen?

19. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, daß es sich bei der „Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei Schiffsunfällen (Schleppereinsatz)" um eine rein informelle Absprache zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den privaten Betreibern von Küstenschleppern handelt, mit der der Bundesregierung in keiner Weise ein Zugriffsrecht auf die Schlepper zugestanden wird, sondern vielmehr das zuständige Wasser- und Schiffahrtsamt verpflichtet wird, zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr o. ä. den Havaristen durch u. a. schiffahrtspolizeiliche Verfügung anzuweisen, Schlepperhilfe in Anspruch zu nehmen?

20. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, daß zur Abwendung einer drohenden Gefahr, z. B. durch Strandung eines Havaristen in der Deutschen Bucht bei Windstärke 8 und mehr, ein Pfahlzug von mindestens 130 t (etwa in der Jademündung) notwendig ist und innerhalb von acht Stunden erbracht werden muß, aber das Mehrzweckschiff „Mellum" diese Leistung nicht rechtzeitig erbringen kann?

21. Nimmt die Bundesregierung an, daß die in Frage 20 benannte Schleppleistung durch die Aufbietung sämtlicher in den Häfen von Wilhelmshaven, Bremerhaven, Brunsbüttel und Cuxhaven abkömmlichen Küstenschlepper aufgebracht werden kann, und wenn ja, in welcher Zeit und auf Basis welcher Verträge?

22. Ab welchen Witterungsbedingungen können nach Annahme des BMV die von Privaten betriebenen Küstenassistenzschlepper nicht mehr oder nur noch unter hohem Risiko für Schiff und Besatzung die Mündungen von Ems, Jade, Weser und Elbe verlassen, um in das Seegebiet Deutsche Bucht zu gelangen?

23. Ab welchen Witterungsbedingungen sind die in Frage 22 benannten Maßnahmen als sinnlos anzusehen?

24. Bis zu welchen maximalen Witterungsbedingungen geht die Bundesregierung davon aus, daß von der Besatzung des Mehrzweckschiffes „Mellum" oder von den Besatzungen der privat betriebenen Küstenassistenzschlepper noch eine Schleppverbindung zu einem Havaristen hergestellt werden kann, der kein Notgeschirr nach IMO an Bord hat?

Welcher Zeitaufwand ist dafür in Abhängigkeit von verschiedenen Wetterlagen mindestens erforderlich?

25. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, daß es zur Zeit nur einen einzigen Hochseeschlepper unter bundesdeutscher Flagge mit einer Schleppleistung von über 100 t Pfahlzug gibt?

26. Ist der Bundesregierung bekannt, daß mehrere ausländische Interessenten dieses Schiff käuflich erwerben wollen, um es als Sicherungsschlepper im staatlichen Auftrag vor ihrer Küste einzusetzen, und wie bewertet sie dies?

27. Stimmt die Bundesregierung mit uns darin überein, daß mit dem Verkauf dieses Hochseeschleppers keine Möglichkeiten mehr bestehen würden, Seeleute auf einem Hochseeschlepper unter bundesdeutscher Flagge durch „training on the job" im Umgang mit einem solchen Fahrzeug, einschließlich des Erwerbs der Kenntnisse für die Herstellung einer Schleppverbindung zwischen einem Hochseeschlepper und einem Havaristen, auszubilden?

    Wenn nein, warum nicht?

28. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß der überwiegende Teil der gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland verfügbaren Seeleute mit Hochseebergungserfahrungen in den nächsten drei Jahren aus Altersgründen aus der Seeschiffahrt ausscheidet und damit keine ausreichende Anzahl mit derartigem Fachwissen ausgestatteter Seeleute eingesetzt werden kann?

29. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung auf der im Juni 1995 stattgefundenen Nordseeschutzkonferenz in diesem Zusammenhang vorgeschlagen?

30. Hat sich die Bundesregierung auf der Nordseeschutzkonferenz für ein Abkommen der Nordsee-Anrainerstaaten eingesetzt, in dem der Zwang zur Bereitstellung von staatlich gecharterter privater Schleppkapazität nach dem Vorbild Hollands, Frankreichs oder Spaniens festgeschrieben wird?

    Wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie wurden diese Vorschläge von den anderen Teilnehmerstaaten der Konferenz angenommen?

Bonn, den 12. Juni 1995

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333